



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 134]

नई दिल्ली, शुक्रवार, अक्टूबर 6, 2000/आश्विन 14, 1922

No. 134]

NEW DELHI, FRIDAY, OCTOBER 6, 2000/ASVINA 14, 1922

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 6 अक्टूबर, 2000

सं. टी ए एम पी/77/2000-केपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार निर्यात कार्गो के लिए विलंब-शुल्क प्रभारों पर 50% छूट से संबंधित अपने दरों के मान में मान "ड"—विलंब-शुल्क प्रभारों की अनुसूची संबंधी कंडला पत्तन न्यास द्वारा दी गई व्याख्या को चुनौती देने वाले मैसर्स जे आर के इंटरनेशनल प्राइवेट लिमिटेड द्वारा किए गए अभ्यावेदन का निपटान करता है।

अनुसूची

मामला सं. टीएएमपी/77/2000-केपीटी

मैसर्स जेआरके इंटरनेशनल प्राइवेट लिमिटेड

...

आवेदक

बनाम

कंडला पत्तन न्यास (केपीटी)

...

गैर-आवेदक

आदेश

(सितम्बर, 2000 के 26वें दिन को पारित किया गया)

यह मामला निर्यात कार्गो के लिए विलंब शुल्क प्रभारों पर 50% छूट निर्धारित करने वाले मान 'ड' - विलंब शुल्क प्रभारों की अनुसूची संबंधी कंडला पत्तन न्यास (केपीटी) द्वारा दी गई व्याख्या का उल्लेख करते हुए मैसर्स जेआरके इंटरनेशनल प्राइवेट लिमिटेड (जेआरके) से प्राप्त एक अभ्यावेदन से संबंधित है।

2. जेआरके से प्राप्त अभ्यावेदन में उठाए गए प्रमुख मुद्दे नीचे दिए गए हैं :

(i) केपीटी ने अपने बोर्ड के दिनांक 9 जनवरी, 1997 के प्रस्ताव सं० 71 द्वारा नीचे दिए गए अनुसार निर्यात कार्गो के लिए विलंब शुल्क पर छूट का प्रावधान संशोधित किया था :

"विलंब-शुल्क पर 50% की छूट की अनुमति केवल वास्तविक रूप से निर्यात किए गए कार्गो पर ही होगी परंतु अन्यथा नहीं।"

- (ii) “वास्तविक रूप से निर्यातित” शब्दों को जोड़कर केपीटी ने निर्यातक, जिसने वास्तविक रूप से कार्गो का निर्यात किया और निर्यातक, जो वास्तविक रूप से कार्गो का निर्यात नहीं कर सका (संभवतः उसके नियंत्रण के बाहर के कारणों से), के बीच एक विभेद किया है।
- (iii) केपीटी को छोड़कर किसी भी अन्य महापतन ने किसी निर्यातक को विलम्ब शुल्क की अनुमोदित छूट प्रदान करने के लिए कोई अर्हता अधिरोपित नहीं की है।
- (iv) जैसा ऊपर दिया गया है, केपीटी द्वारा किए गए संशोधन के दृष्टिगत केपीटी ने जेआरके से 50% की छूट दिए बिना और 15 दिन की निःशुल्क अवधि की अनुमति दिए बिना विलम्ब शुल्क प्रभार के रूप में 367.13 लाख रुपये की मांग की है।

3. अभ्यावेदन पर केपीटी की टिप्पणियों का सारांश नीचे दिया गया है :—

- (i) पहले निर्यात के लिए लाए गए सभी कार्गो को विलम्ब शुल्क प्रभार पर 50% छूट की अनुमति दी जाती थी।
- (ii) निर्यात कार्गो पर विलम्ब शुल्क प्रभारों से संबंधित शर्तें दरों के मान में स्पष्ट नहीं थी, जिससे व्याख्या और कार्यान्वयन में कठिनाइयां उत्पन्न हुई।
- (iii) यह महसूस किया गया कि शट-आऊट कार्गो, क्षतिग्रस्त कार्गो आदि पर विलम्ब शुल्क प्रभार में 50% की छूट की अनुमति नहीं दी जानी चाहिए, क्योंकि उनका वास्तविक रूप से पोत लदान नहीं किया गया। तदनुसार, केपीटी ने उक्त प्रावधान की स्पष्ट व्याख्या प्रदान करने का प्रस्ताव पारित किया।

(iv) शट-आऊट कार्गो शब्द की परिभाषा निम्नानुसार दी गई है :

“शट-आऊट कार्गो का अर्थ नौवहन दस्तावेज के अनुसार नौभरण के लिए अभिप्रेत कार्गो में से आंशिक कार्गो है, जिसे स्थान की कमी अथवा ड्राफ्ट प्रतिबंधों के लिए पोत के मास्टर द्वारा नहीं लिए और निर्यात किए बिना वापस लिया गया है।”

उपरोक्त परिभाषा के अधीन, क्षतिग्रस्त कार्गो और सर्वेक्षकों द्वारा अस्वीकृत कार्गो को “शट-आऊट” कार्गो नहीं माना जाए और ऐसे कार्गो पर कोई निःशुल्क अवधि की अनुमति नहीं दी जाए।

(v) भीतर लाई और हटाई गई सामग्रियों पर निःशुल्क अवधि की अनुमति तभी दी जाती है जब दरों के मान के उपबंधों के अनुसार नौभरण के लिए निश्चित प्रयास किया जाता है।

4.1 इस मामले पर केपीटी में दिनांक 16 सितम्बर, 2000 को एक संयुक्त सुनवाई हुई थी। संयुक्त सुनवाई के समय, निम्नलिखित अनुरोध किए गए थे :—

जेआरके इंटरनेशनल प्राइवेट लिमिटेड

- (i) विलम्ब शुल्क लगाने से संबंधित दरें और शर्तें वर्ष 1993 के दरों के मान में अधिसूचित की गई थीं।
- (ii) निर्यात कार्गो के लिए विलम्ब शुल्क प्रभार पर 50% की छूट से संबंधित उपबंधों को एक नई शर्त कि कार्गो को वास्तविक रूप में निर्यात किया जाना होगा, लागू करके वर्ष 1997 में केपीटी के दरों के मान में संशोधित किया गया था।
- (iii) इस संशोधन के लिए सरकार का अनुमोदन प्राप्त नहीं किया गया था। यह संशोधन अधिसूचित नहीं किया गया था और इसलिए यह वैध नहीं है।

- (iv) दिनांक 9 जनवरी, 1997 को स्वीकृति के लिए कोई प्राधिकरण नहीं था, परंतु बाद में केपीटी अपने निर्णय को अनुमोदित करने के लिए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण के पास जा सकता था।
- (v) यह संशोधन तीन विशिष्ट स्थितियों के संबंध में किया गया था। इसे अन्य स्थितियों पर लागू नहीं किया जा सकता।
- (vi) बोर्ड का संगत प्रस्ताव स्थितियों को स्पष्ट नहीं करता। परंतु, बोर्ड की संबंधित टिप्पणी पृष्ठभूमि प्रदान करती है।
- (vii) दिनांक 9 जनवरी, 1997 को आयोजित केपीटी के बोर्ड की बैठक के कार्यवृत्त के पैराग्राफ 26.4 और 26.6 यह इंगित करते हैं कि निर्णय सर्वसम्मत नहीं था।
- (viii) बोर्ड की बैठक के कार्यवृत्त का पैराग्राफ 26.7 यह वर्णन करता है कि शट-आऊट कार्गो को शट-आऊट कार्गो का लाभ मिलता रहेगा, अगर पोत का मास्टर पोत में जगह की कमी अथवा ड्राफ्ट प्रतिबंधों के कारण कार्गो का लदान करना अस्वीकार कर देता है। केवल क्षतिग्रस्त कार्गो और सर्वेक्षक द्वारा अस्वीकृत कार्गो को ही निर्यात कार्गो के लाभ की अनुमति नहीं दी जाएगी।
- (ix) केवल तीन श्रेणियां ही सही हैं और अन्य नहीं। वे निर्यात नहीं कर सकते क्योंकि कोई भी जहाज बंगलादेश में स्थान संकुलन के कारण वहां नहीं जाएगा।

गुजरात चैम्बर ऑफ कॉमर्स एण्ड इंडस्ट्री (जीसीसीआई)

- (i) संदर्भ में जो है, वह दरों के मान का स्पष्टीकरण नहीं है। यह मौलिक वित्तीय हितों को प्रभावित करने वाला बुनियादी परिवर्तन है।
- (ii) केपीटी को बाद में महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण से अनुमोदन प्राप्त कर लेना चाहिए था।

कांडला पत्तन न्यास (केपीटी)

- (i) यह संशोधन का मामला नहीं था। इसमें अस्पष्टता थी। इसका स्पष्टीकरण दरों के मान की व्याख्या में समरूपता लागू करने के लिए किया गया था। जनवरी, 1997 के बाद उन्होंने इस व्याख्या का सुसंगत रूप से अनुपालन किया है।
- (ii) बोर्ड की बैठक के कार्यवृत्त के पैराग्राफ 26.4 और 26.5 स्पष्टतः इंगित करते हैं कि बोर्ड दरों को अनुमोदित करने के लिए अपनी शक्ति का प्रयोग नहीं कर रहा था।
- (iii) दिनांक 9 जनवरी, 1997 के बोर्ड का प्रस्ताव भी विशेष रूप से दरों के मान की व्याख्या की पुष्टि करता है।
- (iv) महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण गठित करने के लिए संशोधन अध्यादेश की तारीख 9 जनवरी, 1997 थी। उस तारीख को प्रशुल्क स्वीकृति के लिए कोई प्राधिकरण नहीं था।
- (v) शट-आऊट कार्गो की परिभाषा बोर्ड के प्रस्ताव के पैराग्राफ (ii) में दी गई है।

4.2 केपीटी ने संयुक्त सुनवाई के दौरान निर्यात के लिए लाए गए परंतु अन्य महापत्तनों पर वास्तविक रूप से नौभरण नहीं किए गए कार्गो पर की गई कार्रवाई को दर्शाते हुए एक तुलनात्मक विवरण प्रस्तुत किया।

5. इस मामले की जांच-पड़ताल के दौरान एकत्रित समग्र सूचना के संदर्भ में और समग्र ध्यान दिए जाने के आधार पर विचारार्थ निम्नलिखित स्थिति उभरकर सामने आई है :

- (i) केपीटी के दरों के मान के संदर्भ में प्रविष्टि सरकार की स्वीकृति से वर्ष 1993 में अधिसूचित की गई थी। इसे अभी तक संशोधित नहीं किया गया है।

- (ii) वर्ष 1997 में केपीटी के न्यासी बोर्ड ने मान 'ड'-विलंब शुल्क प्रभारों की अनुसूची की टिप्पणी 1 को संशोधित करने के प्रस्ताव को अनुमोदित किया। उक्त टिप्पणी जो पहले निम्नानुसार पठित थी :-

"निर्यात कार्गो के लिए दरों पर 50% की छूट की अनुमति दी जाएगी।"

को परिवर्तित करके निम्नानुसार पठित किया गया :-

"विलंब शुल्क दरों में 50% की छूट की अनुमति केवल वास्तविक रूप से निर्यातित कार्गो पर ही दी जाएगी परंतु अन्यथा नहीं।"

केपीटी ने तर्क दिया कि यह 'संशोधन' का मामला नहीं था; यह अस्पष्टता दूर करने और व्याख्या की समरूपता के संवर्धन हेतु स्पष्टीकरण लागू करने का मामला था। ऐसा होने पर यह तर्क दिया जाता है कि सरकार की स्वीकृति अथवा प्राधिकरण का अनुमोदन प्राप्त नहीं करने के बारे में कोई आपत्ति नहीं हो सकती।

अपने इस तर्क के समर्थन में केपीटी ने यह दर्शाने के लिए कि बोर्ड दरों के अनुमोदन के लिए अपनी शक्तियों का प्रयोग नहीं कर रहा था और वह केवल स्पष्टीकरण पर विचार कर रहा था, न्यासी बोर्ड की दिनांक 9 जनवरी, 1997 को हुई बैठक के कार्यवृत्त के पैरा 26.4 और 26.5 का उल्लेख किया है। इस संबंध में, प्रस्ताव (सं० 71) का उल्लेख यह तर्क देने के लिए किया गया है कि प्रस्ताव का पाठ भी विशेष रूप से पुष्टि करता है कि जो संकल्पित था, वह मात्र एक 'व्याख्या' थी।

- (iii) आवेदक ने तर्क दिया है कि संदर्भ में जो है वह मात्र स्पष्टीकरण नहीं है, यह मौलिक वित्तीय हितों को प्रभावित करने वाला बुनियादी परिवर्तन है। ऐसा होते हुए, संदर्भगत परिवर्तन को सरकार द्वारा स्वीकृति अथवा महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा अनुमोदन की अपेक्षा वाले एक संशोधन के रूप में देखा जाना चाहिए।

जबकि यह तथ्यात्मक रूप से सही है कि केपीटी द्वारा जैसा इंगित किया गया है, दस्तावेज "व्याख्या" का हवाला देते हैं; परिवर्तन का तात्पर्य ऐसे निष्कर्ष की संभावना देने के लिए प्रतीत नहीं होता। लागू किए गए परिवर्तन के परिणामस्वरूप 'निर्यात कार्गो' अभिव्यक्ति को दो श्रेणियों में विभक्त किया गया है — 'वास्तविक रूप से निर्यातित कार्गो' और 'वास्तविक रूप से नहीं निर्यातित कार्गो'। जैसाकि आवेदक द्वारा तर्क दिया गया है, आवश्यक परिवर्तन परवर्ती श्रेणी के लिए अत्यधिक वित्तीय उलझनें उत्पन्न करता है।

जबकि कार्यसूची टिप्पणी के विभिन्न पैराग्राफ और केपीटी द्वारा उल्लिखित प्रस्ताव उसके आशय की सत्यता स्थापित करेंगे, उन्हें उसकी कार्यवाई की वैधता स्थापित करना नहीं कहा जा सकता।

लागू किए गए परिवर्तन का सार और विषयवस्तु ऐसे अत्यधिक महत्व की है कि इसे 'संशोधन' के रूप में माना जा सकता है; इसे उचित रूप से एकमात्र 'स्पष्टीकरण' के रूप में नहीं देखा जा सकता है और निःसन्देह ऐसे संशोधन के लिए स्वीकृति/अनुमोदन की आवश्यकता होगी।

- (iv) संदर्भ में परिवर्तन दिनांक 9 जनवरी, 1997 को किया गया था। महत्वपूर्ण रूप से एक अध्यादेश के माध्यम से उसी तारीख को महापत्तन न्यास अधिनियम को संशोधित किया गया था। संशोधित उपबंधों में से एक प्रशुल्क के अनुमोदन हेतु कार्यविधि के बारे में था; बोर्ड द्वारा अनुमोदन और सरकार द्वारा स्वीकृति को महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा (अनुमोदन और) दरों की अधिसूचना द्वारा प्रतिस्थापित कर दिया गया था।

इस स्थिति में यह तर्क दिया जा सकता है कि केपीटी के लिए सरकार की स्वीकृति प्राप्त करने की कोई संभावना नहीं थी, परिवर्तन को अनुमोदित और अधिसूचित करने के लिए भी कोई

प्रशुल्क प्राधिकरण नहीं था । वास्तव में, अध्यादेश द्वारा किए गए संशोधन के दृष्टिगत प्रशुल्क-संबद्ध मुद्दों को अनुमोदित करने के लिए बोर्ड के प्राधिकार पर ही प्रश्न उठ सकता है । जबकि, इस संबंध में कानूनी स्थिति को असंदिग्ध रूप से स्पष्ट नहीं कहा जा सकता, फिर भी यह मानना होगा कि सरकारी संगठनों के लिए प्रशुल्क नियत करने की शक्तियों के संबंध में कोई रिक्तता नहीं हो सकती; प्रशुल्क नियतन जैसी महत्वपूर्ण शक्ति को किसी वैकल्पिक व्यवस्था के बिना समाप्त नहीं किया जा सकता; प्रशुल्क नियतन रूक नहीं सकता; इसे आगे चलते रहना होगा । तदनुसार, इस मामले में न्यासी बोर्ड को प्रशुल्क प्राधिकरण के गठित होने तक इस उत्तरदायित्व को निभाना जारी रखना पड़ा । इस बीच, न्यासी बोर्ड को महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 29-1 (क) में यथा विहित अपने 'दरें लगाने के अधिकार' द्वारा अपनी कार्यवाई की अंतरिम वैधता प्राप्त करना कहा जा सकता है ।

- (v) ऊपर उल्लिखित 'अंतरिम वैधता' पर ध्यान दिए बिना वास्तविकता यह है कि केपीटी ने अपनी कार्यवाई को प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा बाद में अनुमोदित नहीं कराया । केपीटी द्वारा बलपूर्वक कही गई अपने आशय की सत्यता इस कानूनी कमजोरी को नहीं सुधार सकती ।

इस परिप्रेक्ष्य में यह भी मानना होगा कि केपीटी द्वारा अपने दरों के मान में संशोधन करने के लिए ऐसी कार्यवाई करने की दिनांक 9 जनवरी, 1997 को कोई अत्यधिक आवश्यक परिस्थितियां मौजूद नहीं थीं । इस मुद्दे पर पुनः उसकी कार्यवाई की वैधता विफल समझी जानी चाहिए ।

- (vi) जैसाकि केपीटी ने वास्तविक आशय के बारे में अपने तर्क का आधार देने के लिए कार्यसूची टिप्पणी के विभिन्न पैराग्राफों का उल्लेख किया है, उसी प्रकार आवेदक ने भी यह दर्शाने के लिए कि वास्तविक आशय मामले की केवल तीन श्रेणियों — शट-आऊट कार्गो, क्षतिग्रस्त कार्गो, और अस्वीकृत कार्गो को अपवर्जित करना था, उसी कार्यसूची टिप्पणी में विभिन्न पैराग्राफों का उल्लेख किया है । चूंकि, वर्तमान मामला इन तीनों में से किसी एक का नहीं है, इसलिए आवेदक ने तर्क दिया है कि उसका मामला दरों के मान में परिवर्तन द्वारा प्रभावित नहीं हो सकता, यहां तक कि अगर परिवर्तन को कानूनी रूप से स्वीकार्य माना जाता है ।

यह सही है कि आवेदक का मामला ऊपर उल्लिखित तीन श्रेणियों में से किसी के अंतर्गत नहीं आता । यह बांग्लादेश के पत्तनों में अत्यधिक संकुलन के कारण वहां जाने में पोतों की अस्वीकृति के कारण नौभरण नहीं किए गए कार्गो का मामला था ।

जबकि दरों के मान में किए गए परिवर्तन की कानूनी स्वीकार्यता से संबंधित स्थिति सुस्पष्ट रूप से साफ है, जैसाकि ऊपर (iii), (v) और (vi) में उल्लेख किया गया है, आवेदक के आकस्मिक तर्क में दम है और उसे पीछे हटने की स्थिति प्रदान करना कहा सकता है ।

- (vii) संयुक्त सुनवाई के समय, केपीटी ने निर्यात के लिए लाए गए परंतु वास्तव में निर्यात नहीं किए गए कार्गो पर अन्य महापत्तनों द्वारा की गई कार्यवाई को दर्शाते हुए एक तालिकाबद्ध विवरण प्रस्तुत किया है । उसमें विहित सूचना दिलचस्प और इस तथ्य का संकेत करने वाली पाई गई कि वास्तविक रूप से निर्यातित और वास्तविक रूप से अनिर्यातित कार्गो के निर्यात में सचमुच भिन्नता हो सकती है । परंतु, इन उदाहरणों के मात्र उल्लेख से ही दरों के मान में प्रविष्टियों को परिवर्तित करने के लिए केपीटी द्वारा की गई कार्यवाई कानूनी कमी को सुधारने की प्रत्याशा नहीं की जा सकती ।

6. परिणामतः और ऊपर दिए गए कारणों से आवेदक की शिकायत को प्रमाणित पाया जाता है । इसलिए, मैसर्स जेआरके इंटरनेशनल प्राइवेट लिमिटेड की याचिका स्वीकार की जाती है और दरों के मान में असंशोधित प्राक्धान का सख्ती से अनुपालन करने के लिए केपीटी से अपेक्षा करने की उसकी प्रार्थना स्वीकार की जाती है ।

7. चूंकि, केपीटी द्वारा इंगित संशोधन की परिस्थितियों द्वारा आवश्यकता हुई, इसलिए यह प्राधिकरण उसे विचारार्थ एक औपचारिक प्रस्ताव देने का सुझाव देता है यदि यह अपने निर्दिष्ट प्रस्ताव पर कार्यवाही कराना चाहता है। अगर और जब भी यह ऐसा करता है, केपीटी को भी अनुमति दिए जाने वाले 'निःशुल्क दिवसों', निर्यात कार्गो को आर्थिक सहायता देने के लिए पत्तन की वांछनीयता और मामलों की श्रेणियों (अर्थात् शट-आऊट, क्षतिग्रस्त आदि) के विशिष्ट सूचीकरण जैसे संबद्ध अन्य मुद्दों को भी ध्यान में रखना चाहिए।

एस. सत्यम, अध्यक्ष

[विज्ञापन/3/4/143/2000/असा.]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS NOTIFICATION

New Delhi, the 6th October, 2000

No. TAMP/77/2000-KPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the representation made by M/s JRK International Private Limited challenging the interpretation made by the Kandla Port Trust's on Scale 'E'-Schedule of Demurrage charges in its Scale of Rates relating to a 50% rebate on demurrage charges for export cargo, as in the Order appended hereto.

SCHEDULE

Case No. TAMP/77/2000-KPT

M/s. JRK International Private Ltd.	...	Applicant
	Vs.	
The Kandla Port Trust	...	Non Applicant

ORDER

(Passed on this 26th day of September 2000)

This case relates to a representation from M/s. JRK International Private Limited (JRK) submitting that the Kandla Port Trust (KPT) has made its own interpretation of Scale 'E' - Schedule of Demurrage charges prescribing a rebate of 50% demurrage for export cargo.

2. The salient points made in the representation from the JRK are given below.

- (i). The KPT vide its Board Resolution No.71 dated 9 January 1997 had amended the provision of rebate on demurrage for export cargo as given below:

"Rebate of 50% demurrage shall be allowed only on cargoes physically exported but not otherwise."

- (ii). By adding the words 'physically exported' the KPT has brought in a distinction between the exporter who physically exported the cargo and an exporter who could not physically export the cargo (possibly due to circumstances beyond his control).
 - (iii). No other major port except KPI has imposed any qualification for extending approved rebate of demurrage to an exporter.
 - (iv). In view of the amendment made by the KPT as given above, the KPT demanded Rs.367.13 lakhs from JRK as demurrage charges without granting 50% rebate and without allowing 15 days free period.
3. The comments of the KPT on the representation are summarised below:
- (i). Earlier, all cargoes brought for export were allowed 50% rebate on demurrage charges.
 - (ii). The conditionalities relating to demurrage charges on export cargo were not explicitly clear in the Scale of Rates, leading to difficulties in interpretation and implementation.
 - (iii). It was felt that 50% rebate in demurrage charges on shut-out cargoes, damaged cargoes, etc., should not be allowed as they are not physically shipped. Accordingly, the KPT Board passed the resolution to provide a lucid interpretation of the said provision.
 - (iv). The term shut-out cargo has been defined as given below:

"Shut-out cargo means part cargo, out of the cargo meant for shipment as per shipping documents, not taken by Master of a vessel for want of space or draft restrictions and taken back without being exported."

Under the above definition, the damaged cargoes and cargoes rejected by surveyors are not to be treated as 'shut-out' cargo and no free period is to be allowed on such cargo.
 - (v). Free days are allowed on goods brought in and removed when there is a definite attempt made for shipment as per provisions of the Scale of Rates.
- 4.1. A joint hearing in this case was held at the KPT on 16 September 2000. At the time of the joint hearing, the following submissions were made:

JRK International Private Limited

- (i). Rates and conditions relating to levy of demurrage were notified in 1993 Scale of Rates.
- (ii). Provisions relating to rebate of 50% on demurrage charges for export cargo was amended in the KPT Scale of Rates in 1997 by introducing a new condition that the cargo has to be physically exported.
- (iii). Government approval was not obtained towards this amendment. This amendment was not notified and hence it is not valid.
- (iv). On 9 January 1997, there may not have been any Authority to sanction, but subsequently the KPT could have gone to the TAMP to get its decision ratified.
- (v). This amendment was brought with respect to three specific situations. It cannot be applied to other situations.

- (vi). The relevant Board Resolution does not spell out the situations. But the concerned Board note provides the background.
- (vii). Paragraph 26.4 and paragraph 26.6 of the Minutes of the KPT Board meeting held on 9 January 1997 indicate the decision was not unanimous.
- (viii). Paragraph 26.7 of the Minutes of Board meeting states that shut-out cargo will continue to get the benefit of shut-out cargo, if the Master of vessel refuses to load the cargo for want of space in the vessel or on account of draft restrictions. Only, damaged cargo and the cargo rejected by the surveyor will not be allowed the benefit of export cargo.
- (ix). Only three categories are hit and not others. They could not export because no ship would go to Bangladesh because of congestion there.

The Gandhidham Chamber of Commerce and Industries (GCCCI)

- (i). What is in reference is not a clarification of the Scale of Rates. It is a basic change affecting fundamental financial interests.
- (ii). The KPT should have obtained ratification by the TAMP subsequently.

KANDLA PORT TRUST (KPT)

- (i). This was not a case of amendment. There was ambiguity. It was clarified to introduce uniformity of interpretation of the Scale of Rates. After January 1997 they have consistently followed this interpretation.
- (ii). Paragraphs 26.4 and 26.5 of the Minutes of the Board meeting clearly indicate that the Board was not exercising its power to approve rates.
- (iii). The Board Resolution dated 9 January 1997 itself also specifically confirms interpretation of the Scale of Rates.
- (iv). The amendment Ordinance to set up TAMP was dated 9 January 1997. There was no Authority to sanction tariffs on that date.
- (v). Shut-out cargo has been defined in paragraph (ii) of the Board Resolution.

4.2. The KPT furnished, at the time of the joint hearing, a comparative statement showing treatment given to cargo brought for export but not physically shipped at the other Major Ports.

5. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, and based on a collective application of mind, the following position emerges for consideration:

- (i). The entry in reference of the KPT's Scale of Rates was notified in 1993 with the sanction of the Government. It has not so far been revised.
- (ii). In 1997, the Board of Trustees of the KPT approved a proposal to amend Note-1 of Scale 'E' – Schedule of Demurrage Charges. The said Note which read earlier as -

“A rebate of 50% shall be allowed on the rates for export cargo”

was changed to read as –

“Rebate of 50% in demurrage rates shall be allowed only on cargoes physically exported but not otherwise”

The KPT has contended that this was not a case of 'amendment'; this was only a case of introduction of a clarification to remove ambiguity and promote uniformity of interpretation. That being so, it is argued, there can be no objection about not obtaining the sanction of the Government or the approval of this Authority.

In support of its contention, the KPT has cited paragraph 26.4 and 26.5 of the minutes of the meeting of the Board of Trustees held on 9 January 1997 to show that the Board was not exercising its power to approve rates and was only entertaining a clarification. In this connection, the Resolution (No.71) itself is cited to contend that the text of the Resolution also specifically confirms that what was envisaged was only an 'interpretation'.

- (iii). The Applicant has contended that what is in reference was not just a clarification; it was a basic change affecting fundamental financial interests. That being so, the change in reference must be seen to be an amendment requiring sanction by the Government or approval by the Tariff Authority.

While it is factually correct that, as pointed out by the KPT, the documents do refer to 'interpretations', the substance of the change does not seem to lend scope for such a conclusion. As a result of the change introduced, the

expression 'export cargo' has been split into two categories – 'cargo physically exported' and 'cargo not physically exported'. This substantive change, as has been contended by the Applicant, entails substantial financial implications for the latter category.

While the various passages of the agenda note and the Resolution cited by the KPT will establish the genuineness of its intent, they cannot be said to establish the validity of its action.

The pith and substance of the change introduced is of such substantive significance that it has to be held to amount to an 'amendment'; it cannot justifiably be seen to be just a 'clarification'. And, undeniably, such an amendment will call for sanction/approval.

- (iv). The change in reference was made on 9 January 1997. Significantly, the Major Port Trusts Act was amended on that very date through an Ordinance. One of the provisions amended was about the procedure for approval of tariffs: Approval by the Board and sanction by the Government was replaced by (approval and) Notification of rates by the Tariff Authority for Major Ports.

In this situation, it can be contended that there was no scope for the KPT to obtain sanction of the Government; and, there was no Tariff Authority also to approve and notify the change. In fact, in the light of the amendments made by the Ordinance, the very authority of the Board to approve tariff-related issues may be questioned. While the legal position in this respect cannot be said to be unequivocally clear, it has to be recognised that there can be no vacuum in respect of the powers to fix tariffs for Public Utilities; an important power like tariff fixation cannot be extinguished without any alternative arrangement; tariff fixation cannot come to a halt; it has to go on. Accordingly, in this case, the Board of Trustees had to continue with this responsibility until the Tariff Authority came to be constituted. In the meanwhile, the Board of Trustees can be said to have derived interim validity for its action by virtue of its "right to levy rates" as contained in Section 29-1(a) of the Major Port Trusts Act.

- (v). Irrespective of the 'interim validity' cited above, the fact remains that the KPT did not seek subsequent ratification of its action by the Tariff Authority. The genuineness of its intent, forcefully pleaded by the KPT, cannot correct this legal infirmity.

It is also to be recognised in this context that, no dire circumstances existed on 9 January 1997 to warrant such action by the KPT to amend its Scale of Rates. On this count, again, the validity of its action must be seen to fail.

- (vi). Just as the KPT has cited various passages of the agenda note to bolster its contention about the real intent, the Applicant also has cited various passages in the same agenda note to show that the real intent was to exclude only three categories of cases – shut-out cargo; damaged cargo; and, rejected cargo. Since the present case is not one of any of these three, the Applicant has contended that his case cannot be hit by the change in the Scale of Rates even if the change is seen to be legally acceptable.

It is a fact that the Applicant's case does not fall into any of the three categories described above. This was a case of cargo not being shipping because of vessels refusing to go to Bangladesh on account of acute congestion in the ports there.

While the position relating to the legal acceptability of the change made in the Scale of Rates is unambiguously clear as has been described in (iii), (v), and (vi) above, even this contingent argument of the Applicant can be said to hold force and give him a fall-back position.

- (vii). At the time of the joint hearing, the KPT submitted a tabular statement showing the treatment given at the other major ports to cargo brought for export but not actually exported. The information contained therein is found to be interesting and indicative of the fact that there can indeed be distinction of export cargo as those physically exported and not physically exported. But, a mere citation of these examples cannot be expected to correct the legal infirmity in the action taken by the KPT to change the entries in its Scale of Rates.

6. In the result, and for the reasons given above, the grievance of the Applicant is found to be substantiated. The petition of M/s. JRK International Private Limited, therefore, is allowed; and, the prayer for requiring the KPT to strictly follow the unamended provision in the Scale of Rates is granted.

7. Since the amendment indicated by the KPT is seen to be warranted by circumstances, this Authority advises it to come up with a formal proposal for consideration if it wishes to pursue the proposition. If and when it does so, the KPT must also take into account other related issues like the 'free days' to be allowed, the desirability of the port subsidising export cargo and specific listing of the categories of cases (e.g., shut-out, damaged, etc.).

S. SATHYAM, Chairman

[ADV T/III/IV/143/2000/Ext y.]